Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K
E T E C
A T E C

Berne, le 10 août 1998

Aux
Départements cantonaux
compétents en matière de
circulation routière

Instructions techniques concernant les contrôles de vitesse dans la circulation routière

Madame la Conseillère d'Etat,
Monsieur le Conseiller d'Etat,

Nous avons l'honneur de vous faire parvenir ci-joint les nouvelles instructions techniques concernant les contrôles de vitesse dans la circulation routière. Elles remplacent les instructions du 15 décembre 1994 sur les contrôles de vitesse dans la circulation routière édictées par le Département fédéral de justice et police (DFJP) alors compétent. Compte tenu de l'évolution technique et de la mise en service par la police de nouveaux appareils de mesure, l'Office fédéral des routes, actuellement compétent en la matière, a revu ces instructions en collaboration avec les commandements des polices cantonales et l'Office fédéral de métrologie (OFMET).

Ces instructions entrent en vigueur au 1er octobre 1998. Elles n'entraînent pas de besoins supplémentaires quant à la formation, puisqu'il s'agit notamment de simplifier les prescriptions précédentes: la période transitoire sera donc courte.

Le fondement conceptuel des instructions demeure. Ci-dessous, nous relevons les modifications les plus importantes.

a) <u>Course de contrôle</u>

Le chiffre 4.2.2 est supprimé

<u>Explication</u>:

Pour les radars de conception dépassée, la course de contrôle était appropriée. Les appareils de mesure fonctionnaient avec de hautes performances et, souvent, il n'était

pas possible de procéder à une vérification des résultats obtenus. Les appareils de mesure modernes (tel que le Multanova 6F) testent eux-mêmes, en permanence, leur aptitude fonctionnelle. Dès qu'apparaissent des défectuosités de fonctionnement, l'appareil arrête automatiquement le processus de mesurage. Vu la technologie de pointe mise à profit par les appareils de contrôle de la vitesse, la course de contrôle qui servait à examiner la pertinence du choix de l'emplacement des appareils et à vérifier les résultats fournis par le radar est devenue obsolète.

b) <u>Contrôle de vitesse au moyen d'un véhicule suiveur</u>

Le chiffre 7.4 est complété comme suit:

Si toutefois le cas d'excès de vitesse est établi au moyen d'un compteur de vitesse vidéo autorisé à cet effet, puis traité selon la méthode de conservation des preuves et d'évaluation des résultats admise par l'OFMET, méthode qui déduit les marges de sécurité d'office, les marges de sécurité indiquées sous chiffre 7.3 ne seront plus appliquées.

<u>Explication</u>:

Grâce à cette adjonction, la prise en compte des systèmes d'évaluation des enregistrements vidéo, qui permettent de reconstituer après coup la situation réelle du trafic, sera intégrée dans les instructions.

c) <u>Appareils radar installés à demeure</u>

Le chiffre 9.3, alinéas 2 et 3, sont modifiés comme suit:

Pour chaque série de contrôles (série ininterrompue de mesures effectuées à un poste de contrôle), mais au moins pour chaque film, il faut soumettre tous les résultats qui peuvent entraîner une dénonciation du conducteur fautif à une comparaison photogrammétrique avec la vitesse enregistrée par le radar. Si les résultats obtenus selon les deux systèmes de mesure diffèrent de plus de 10 km/h pour des vitesses jusqu'à 100 km/h ou de plus de 10 % pour des vitesses supérieures à 100 km/h, la mesure concernée n'est pas valable.
Si, en raison de circonstances extérieures (brouillard, bourrasques de neige, etc.), les résultats obtenus selon le second système de mesure ne peuvent être calculés, les mesures effectuées ne sont pas valables.

Les infractions qui ne font l'objet d'aucune amende d'ordre n'ont pas besoin d'être soumises à une comparaison photogrammétrique avec la vitesse enregistrée par le radar.

Explication:

Les anciennes prescriptions sont trop sévères, notamment pour les mesures de vitesse effectuées à l'intérieur des localités. La détermination de la vitesse sur la base de deux photos - à l'aide d'un calibre de mesurage - fournit une résolution d'image imprécise dans un champ de 0,5 m à 1 m. Cela correspond à une vitesse se situant entre 3,6 km/h et 7,2 km/h. Compte tenu d'une telle imprécision pour déterminer la vitesse d'un véhicule, la marge de tolérance est pratiquement épuisée à vitesse réduite. Si d'aventure la vitesse était contrôlée au moment où le véhicule freine, une erreur supplémentaire apparaîtrait en comparant la vitesse avec la valeur indiquée par le radar. Pourtant, la mesure du radar est tout à fait correcte.

Il s'avère donc absurde d'invalider, faute d'une résolution réduite en ce qui concerne l'application de la méthode de comparaison photogrammétrique, des valeurs correctement mesurées par le radar, alors que le même contrôle de vitesse serait valable s'il avait été effectué en tant que «contrôle stationnaire» (n° 4). Les deux photos visent à pouvoir attribuer le résultat de la mesure avec toute certitude au véhicule contrôlé et servent à déterminer des réflexions erronées du signal radar, dues à l'emplacement de l'appareil.

d) Autres modifications

Chiffre 4.4 Procès-verbal des mesures de vitesse

On renonce à inscrire, dans le procès-verbal des mesures de vitesses, le numéro de la plaque d'immatriculation et la vitesse mesurée des véhicules dont les conducteurs font l'objet d'une dénonciation.

Explication:

Les appareils utilisés captent et enregistrent eux-mêmes le numéro d'immatriculation et la vitesse mesurée. Après avoir effectué un contrôle, on peut donc afficher et vérifier ces données à tout moment. C'est pourquoi il est superflu de les faire inscrire une fois encore par un fonctionnaire chargé du contrôle.

Chiffre 8.1.1 Mise en place et maniement des appareils

Suppression de la condition selon laquelle le faisceau de mesure doit se trouver si possible dans l'axe de mouvement du véhicule à contrôler et le mesurage être effectué en règle générale depuis le bord de la route ou depuis un pont.

Explication:

La version originale était adaptée à un appareil spécifique. Les conditions d'utilisation sont fixées dans le mode d'emploi des appareils de mesure fonctionnant au laser. La nouvelle version suffit pour l'ensemble de ces appareils disponibles sur le marché.

Chiffre 8.1.2 (ancien) Distance de mesurage

Abrogé

Explication:

La distance de mesurage est définie dans le certificat d'homologation de l'appareil en question. Les divers appareils qui sont en vente ont des distances de mesurage différentes dont il faut tenir compte pour une mise en service correcte.

Chiffre 8.1.2 (nouveau) Tests de fonctionnement des appareils

Les tests de fonctionnement prescrits dans les instructions d'emploi (cf. ch. 3.2) doivent être exécutés lors de chaque utilisation de l'appareil (série de mesures au même emplacement); lorsque l'appareil effectue ces tests automatiquement, les résultats doivent être contrôlés et inscrits dans le procès-verbal des mesures de vitesse (cf. ch. 4.4).

Chiffre 8.1.4 Procès-verbal des mesures, dernière phrase

Abrogée

Explication:

Cette phrase n'est plus nécessaire.

Ces instructions simplifiées font partie intégrante de la mise en œuvre du concept global concernant le contrôle du trafic des poids lourds que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a élaboré le 6 avril 1998.

Veuillez agréer, Madame la Conseillère d'Etat, Monsieur le Conseiller d'Etat, l'assurance de notre haute considération.

Département fédéral de l'**E**nvironnement,
des **T**ransports, de l'**E**nergie et de la **C**ommunication

sig. Leuenberger

Moritz Leuenberger